

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТИ МӘЖІЛІСІНІҢ
Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т
МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Нұр-Сұлтан, Парламент Мәжілісі
20 __ ЖЫЛҒЫ «__» _____
№ _____

010000, Нур-Султан, Мажилис Парламента
«__» _____ 20 __ года

Қазақстан Республикасы
Премьер-Министрінің
орынбасары
Р. В. Склярға

2021 жылы 14 сәуірде жарияланды

Депутаттық сауал

Құрметті Роман Васильевич!

«Ақ жол» фракциясының депутаттық сауалы Премьер-Министрінің орынбасары Склярға жолданады.

Бұл депутаттық сауалға «Ақ жол» демократиялық партиясына еліміздің автобус тасымалы саласындағы кәсіп иелерінен келіп түскен көптеген арыз – шағымдар түрткі болды.

Бүкіл әлемде қоғамдық көлік шығынды сала болып табылатыны бәрімізге белгілі. Бұл салаға мемлекет еріксіз шығындарды жабу кепілдігімен, жеке тасымалдаушыларды тартады.

Қазақстанда тұрақты қалалық, қала маңындағы және ауылдық маршруттарға қызмет көрсету кезінде кәсіпорын шығындарын бюджет қаражатынан субсидиялау міндеті «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі және «Автомобиль көлігі туралы» 2003 жылғы 4 шілдедегі заңдар, сондай-ақ бірқатар нормативтік құқықтық актілердің нормаларына сәйкес, жергілікті атқарушы органдарға жүктелген.

Алайда, тәуелсіздіктің барлық жылдарында заңнама талаптары, жалғыз-жарым ерекшеліктерді қоспағанда, бұл салада толық орындалмаған, субсидиялау ешқашан жүзеге асырылмаған.

Бұл аудандар мен қалаларда тұрақты автобус тасымалдарын мүшкіл жағдайға әкелді және де барлық жеке автопарктер банкротқа ұшырау алдында тұр.

Тәжірибелі қызметкерлер лайықты жалақы іздеп, жаппай жұмыстан кетуде. Қалған жүргізушілер үнемі жұмысты артығымен істеп, осыған байланысты жол-көлік оқиғаларының қаупі артуда.

Жоғарыда аталған жәйіпті түсіне отырып, Үкімет 2018 жылы «Автобус тасымалдарын дамыту жөнінде кешенді бағдарлама» қабылдады, онда тасымалдарды толық көлемде субсидиялау, автобус паркін жаңарту, электрондық билеттеу жүйесін енгізу, заңсыз тасымалдаушыларға қарсы күрес жөніндегі шаралар қамтылған.

Алайда, Бағдарлама іс жүзінде сәтсіз аяқталды. Әлеуметтік маңызы бар саланы субсидиялау 2019 жылы ғана басталды. 2020 жылдың өзінде кейбір облыстарда 2021-2023 жылдарға арналған бюджетті бекіту кезінде субсидиялауға арналған шығыстар қарастырылмаған.

Ақтөбе, Қостанай, Павлодар, Петропавл, Өскемен қалаларының жергілікті атқарушы органдары субсидия төлемеу үшін тұрақты маршруттарды әлеуметтік маңызы бар деп танымады. Ақтауда бұл 2020 жылдың 11 желтоқсанында жүзеге асырылды.

Бірқатар өңірлерде мемлекеттік органдар мақсатты түрде жеке автопарктерді ығыстырып, «Шымкент Бас»О сияқты квазимемлекеттік кәсіпорындар құруда.

Бірақ мұндай жағдайдың өзінде де бұл мекемелердің шаруашылық қызметіне араласып, субсидиялар төлеу жөніндегі өз міндеттемелерін орындамай отыр.

Бұған мысал «Семей Бас» Жауапкершілігі шектеулі шағын кәсіпорынында орын алғандай субсидиялар бюджетте қарастырылған болса да, әкімдіктер автопаркті сәтсіздіктер үшін кінәлап, өздеріне заңдармен, мемлекеттік бағдарламамен, шарттармен жүктелген субсидиялар төлеу жөніндегі өз міндеттерін орындамай, мекемені банкроттыққа дейін жеткізілуі.

Сондықтан өңірлерде азып-тозған автопарктердің жұмысын тоқтату туралы жүргізушілердің тарапытанан мезгіл-мезгіл жанжалдар өршіп тұр.

Өкінішке орай, жалғыз жақсы мысал: Қарағанды облысы мен Қарағанды қаласын келтіруге болады, мұнда субсидиялар бірнеше жылдар бойы заңнамаға сәйкес төленуде.

Жалпы, қоғамдық көліктің негізгі проблемалары шешілмеген күйінде қалып отыр. 2020 жылғы 24 қаңтарда өткен Үкімет отырысында Қазақстан Президенті мемлекеттік органдардың әрекетсіздігін сынға алып, «екі ай ішінде қалалық жолаушылар тасымалы саласында тәртіп орнату және оларды субсидиялау проблемаларын жүйелі түрде шешу» тапсырмасын берді.

2020 жылғы 25 қарашада Үкімет «Қазақстан Республикасында автомобиль көлігінде қалалық жолаушылар тасымалын дамыту жөніндегі шаралар кешенін бекіту туралы» 2020-2022 жылдарға арналған өкім шығарды.

Бұл құжат іс жүзінде жүзеге аспаған 2018-2020 жылдарға арналған алдыңғы «Кешенді бағдарламаны» қайталайды, осы бағдарламаны орындамаған үшін ешкім ешқандай жауапқа тартылған жоқ.

Осыған байланысты «Ақ жол» Демократиялық партиясының фракциясы:

Автобус тасымалындағы күрделі жағдайды сауықтыру, соның ішінде жұмыс істеп тұрған автопарктерге тиесілі субсидияларды төлеу жөнінде шұғыл шараларды қабылдауды сұрайды.

**Құрметпен,
«Ақ жол» фракциясының депутаттары**

**Е. Ерубает
А. Перуашев
Е. Барлыбаев
Б. Дүйсенбинов
А. Әбілдаев
Д. Еспаева
А. Жұмабаева
Қ. Иса
А. Линник
Е. Өмірғали
М. Раманкүлов
А. Сембинов**

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ
Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т
МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Нұр-Сұлтан, Парламент Мәжілісі
20 __ ЖЫЛҒЫ « __ » _____
№ _____

010000, Нур-Султан, Мажилис Парламента
« __ » _____ 20 __ года

**Заместителю Премьер-Министра
Республики Казахстан
Скляру Р.В.**

оглашен 14 апреля 2021 г.

Депутатский запрос

Уважаемый Роман Васильевич!

В Демократическую партию «Ак жол» обращаются предприятия сферы пассажирских автобусных перевозок из разных регионов. Ситуация в данной отрасли вызывает тревогу предпринимателей и имеет серьёзное социальное значение.

Общественный транспорт во всём мире является планово-убыточной сферой, так как общественный тариф и льготы различным категориям (пенсионеры, инвалиды, школьники) всегда ниже действительных затрат перевозчиков. Частные перевозчики привлекаются в неё государством под гарантии покрытия неизбежных убытков.

В Казахстане обязанность субсидировать из бюджетных средств убытки перевозчиков при обслуживании социальных (т.е. регулярных городских, пригородных и сельских) маршрутов лежит на местных исполнительных

органах (законы от 21 сентября 1994 года «О транспорте в Республике Казахстан» и от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте», а также нормы ряда подзаконных нормативных правовых актов).

Однако требования законодательства на протяжении всех лет независимости повсеместно, за единичными исключениями, игнорировались. Это привело к тому, что во многих районах и городах страны субсидирование перевозок никогда не осуществлялось, что привело регулярные автобусные перевозки в катастрофическое состояние.

Сегодня по факту все частные автопарки находятся на грани банкротства. Их собственных ресурсов недостаточно для качественной работы. Снижается уровень обслуживания пассажиров, безопасности перевозок, трудовая дисциплина.

Опытные сотрудники массово увольняются в поисках более достойной зарплаты. Оставшиеся водители постоянно перерабатывают, из-за растут риски ДТП.

Понимая это, в 2018 года Правительством принята «Комплексная программа по развитию автобусных перевозок», которая содержала меры по субсидированию перевозок в полном объеме, обновлению автобусного парка, внедрению системы электронного билетирования, борьбе с нелегальными перевозчиками.

Однако программа оказалась фактически провалена. Частичное субсидирование социально значимых маршрутов началось только в 2019 году. Но даже и в 2020 году в некоторых областях при утверждении бюджетов на 2021-2023 годы расходы на субсидирование так и не предусмотрены.

Ни в 2018, ни в 2019, ни в 2020 году местные исполнительные органы городов, Актобе, Костанай, Павлодар, Петропавловск, Оскемен не признали регулярные маршруты социально значимыми, не определили объемы субсидий. В Актау это осуществлено 11 декабря 2020 года. В Семей маршруты признаны социально значимыми еще в 2019 году, но объемы субсидий не определены до сих пор.

В ряде регионов госорганы целенаправленно вытесняют частные автопарки и создают квазигосударственные предприятия, такие как «Шымкент Бас».

Но даже в таких случаях, вмешиваясь в хозяйственную деятельность и не исполняя собственных обязательств по выплате субсидий, такие автопарки доводятся до остановки и банкротства, даже когда субсидии уже

предусмотрены в бюджете, как происходит в настоящее время с ТОО «Семей Бас».

Показательно, что при этом акиматы обвиняют в провалах автопарки, стыдливо умалчивая о собственных обязательствах по выплате субсидий, которые возложены на них и законами, и госпрограммой, и договорами.

Практика показывает, что без решения вопроса субсидий с имеющимися проблемами не справятся ни коммунальные парки, ни совместные предприятия, ни, тем более, частные перевозчики. Именно поэтому в различных регионах периодически вспыхивают скандалы с остановкой работы разорившихся автопарков.

Как яркий и, к сожалению, единичный пример обратного, правового подхода можно привести Карагандинскую область и город Караганды, где уже не один год субсидии выплачиваются в соответствии с законодательством.

В целом же коренные проблемы общественного транспорта остаются нерешенными. На заседании правительства 24 января 2020 года Президент Казахстана раскритиковал бездействие госорганов и дал поручение «в течение двух месяцев навести порядок в сфере городских пассажирских перевозок и системно решить проблемы их субсидирования».

25 ноября 2020 года Правительством издано распоряжение «Об утверждении комплекса мер по развитию городских пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Республике Казахстан» на 2020-2022 годы.

Этот документ фактически дублирует неисполненную регионами предыдущую «Комплексную программу» на 2018-2020 годы, за срыв которой никто не понес никакой ответственности.

Просто те же самые меры перенесены на два года позже.

Такой подход не соответствует катастрофическому положению общественного транспорта.

В этой связи фракция «Ак жол» убедительно просит принять самые срочные меры по оздоровлению ситуации, прежде всего – по выплате положенных субсидий действующим автопаркам.

С уважением,
депутаты фракции «Ак жол»

Е. Ерубаяев
А. Перуашев

Е. Барлыбаев
Б. Дүйсенбинов
А. Әбілдаев
Д. Еспаева
А. Жұмабаева
Қ. Иса
А. Линник
Е. Өмірғали
М. Раманкүлов
А. Сембинов

Исп. Султанова А. М.

74 64 51